

FILE COPY

REFERENCE AND TERMINOLOGY UNIT
please return to room



NATIONS UNIES
ASSEMBLEE
GENERALE



Distr. GENERALE

A/CN.9/252
19 mars 1984

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR
LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Dix-septième session
New York, 25 juin-13 juillet 1984

RESPONSABILITE DES OPERATEURS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

Rapport du Secrétaire général

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1 - 4	3
I. CHAMP D'APPLICATION DES REGLES UNIFORMES	5 - 16	3
A. Lien entre les règles uniformes et les opérations internationales de transport	5 - 10	3
B. Types d'exploitants et d'opérations susceptibles d'être assujettis aux règles uniformes	11 - 16	5
II. EMISSION DE DOCUMENT	17 - 26	7
III. NORME DE RESPONSABILITE APPLICABLE	27 - 29	9
IV. RESPONSABILITE DU CHEF DE RETARDS	30 - 32	9
V. LIMITES DE LA RESPONSABILITE	33 - 39	10
VI. DELAI DE PRESCRIPTION	40 - 41	12
VII. SURETES PORTANT SUR LES MARCHANDISES	42 - 44	12
VIII. QUESTIONS NON TRAITEES DANS L'AVANT-PROJET DE CONVENTION	45	13

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
IX. FORME ET NATURE DES REGLES UNIFORMES	46 - 47	13
X. TRAVAUX FUTURS	48 - 49	14
ANNEXE I : DISPOSITIONS DES PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT		16
ANNEXE II : AVANT-PROJET DE CONVENTION SUR LES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT (ETT)		21

INTRODUCTION

1. A sa seizième session, la Commission a été saisie d'un rapport du Secrétaire général sur quelques faits nouveaux dans le domaine du transport international de marchandises (A/CN.9/236) 1/. Y étaient notamment décrits les travaux de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux et examiné, dans ses grandes lignes, l'avant-projet de convention établi à ce sujet par un groupe d'étude d'UNIDROIT.

2. Après avoir examiné le rapport, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux dans son programme de travail, de prier UNIDROIT de lui transmettre pour examen son avant-projet de convention, et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes. La Commission a renvoyé à sa dix-septième session la décision sur la composition du Groupe de travail. Elle a prié le secrétariat de lui présenter, à cette session, une étude des principales questions que soulève l'avant-projet de convention d'UNIDROIT et d'envisager dans cette étude la possibilité d'élargir le champ d'application des règles uniformes pour l'étendre à l'entreposage et à la garde des marchandises qui ne font pas l'objet d'un transport 2/.

3. UNIDROIT a transmis à la Commission l'avant-projet de convention tel qu'adopté par son Conseil de direction en mai 1983 3/. Le texte de cet avant-projet fait l'objet de l'annexe II à la présente étude. L'étude elle-même, qui répond à la demande formulée par la Commission, analyse certaines des grandes questions soulevées par l'avant-projet de convention et qu'il pourrait y avoir lieu d'examiner lors de la formulation de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (ETT).

4. Que l'application des règles uniformes soit ou non limitée aux opérations directement liées à un transport international, il pourrait être utile en traitant de certaines questions tels la norme de responsabilité applicable, les limites de la responsabilité et le délai de prescription, d'avoir présentes à l'esprit les solutions adoptées dans les conventions internationales de transport. Pour faciliter les reports, on a présenté, en annexe I, un tableau récapitulatif des solutions retenues dans les principales d'entre elles.

I. CHAMP D'APPLICATION DES REGLES UNIFORMES

A. Lien entre les règles uniformes et les opérations internationales de transport

5. L'une des principales raisons invoquées à l'appui de l'unification des règles juridiques relatives à la responsabilité des ETT est la nécessité de combler les lacunes laissées dans les régimes de responsabilité par les conventions internationales de transport 4/. On est parvenu, dans ces conventions, à un degré poussé d'harmonisation en ce qui concerne les règles juridiques régissant la responsabilité des transporteurs du chef des pertes ou dommages causés aux marchandises durant les opérations de transport. La responsabilité des intermédiaires autres que les transporteurs du chef des pertes et dommages subis par les marchandises avant et après le transport - c'est-à-dire durant les périodes où ils sont les plus fréquents, ainsi que

durant le transport, reste en revanche régie par des régimes juridiques disparates dans le cadre des systèmes juridiques nationaux 5/. On a jugé souhaitable que cette responsabilité soit elle aussi régie par un régime juridique international uniforme, afin d'assurer la protection voulue aux chargeurs et de rendre le recours contre les intermédiaires plus facile pour les transporteurs, exploitants de transports multimodaux, transitaires et professions assimilables qui ont à répondre de pertes ou dommages subis par des marchandises se trouvant sous la garde d'intermédiaires.

6. Compte tenu de ces objectifs, les auteurs de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT en ont limité le champ d'application aux opérations d'ETT qui concerne un transport international [art. 2 b)]. On s'est toutefois interrogé sur l'opportunité d'une telle restriction et sur le point de savoir si toutes les opérations d'ETT, même celles qui ne concernent pas un transport international, ou un transport en général, ne devraient pas être régies par un régime juridique international uniforme. Au sein du groupe d'étude d'UNIDROIT chargé de l'avant-projet de convention, les partisans de cette thèse ont argué qu'en restreignant ainsi le champ d'application des règles, on risquait, dans certains cas, de ne pouvoir déterminer sans difficulté si des opérations d'ETT tombaient ou non sous le coup de la convention. Il en va ainsi, par exemple, du client qui dépose des marchandises dans un terminal sans avoir décidé si elles seront exportées, et feront l'objet d'un transport international, ou si elles seront vendues à l'intérieur du territoire. Même si le client a pris une décision à cet égard, l'exploitant de terminal peut ne pas en avoir connaissance. En pareil cas, il ne serait pas à même de décider s'il lui faut ou non souscrire une assurance couvrant sa responsabilité en vertu de la convention 6/.

7. Il n'en reste pas moins que les cas où un client entrepose des marchandises dans un terminal sans savoir si elles feront l'objet d'un transport international ne sont probablement pas très nombreux et tendent à ne porter que sur des marchandises déposées avant le transport plutôt que durant ou après celui-ci. En tout état de cause, si l'application des règles uniformes venait à être limitée aux opérations d'ETT liées à un transport international, on pourrait sans doute parer au cas précité en obligeant le client à déclarer à l'ETT que les marchandises feront bien l'objet d'un transport international; si tel n'était pas le cas, les opérations de l'ETT ne relèveraient pas des règles uniformes. On pourrait également envisager de n'assujettir les opérations à ces règles que lorsque l'ETT sait ou aurait dû savoir que les marchandises ont été confiées à sa garde dans le cadre d'un transport international.

8. Toujours à propos de l'application des règles uniformes aux seules opérations d'ETT concernant un transport international, on notera que la garde des marchandises hors transport, ou n'ayant avec le transport que des liens lointains ou ténus, ne comporte habituellement pas d'éléments étrangers et que l'existence de règles disparates dans le cadre de systèmes juridiques nationaux ne devrait guère poser de problèmes dans ces cas. Ces transactions pourraient continuer à être régies par la loi locale, sans qu'il soit nécessaire d'harmoniser les règles juridiques qui leur sont applicables sur le plan international. Toute tentative pour unifier les règles juridiques qui seraient également applicables aux opérations d'ETT ne concernant pas un transport ou n'intéressant qu'un transport de nature purement locale pourrait se heurter à une opposition marquée de la part des exploitants de terminaux se livrant à de telles opérations ainsi que de la part des Etats, et risquerait

de compromettre inutilement l'acceptation sur le plan international des règles uniformes couvrant les opérations liées à un transport international.

9. Si l'on décide de limiter l'application des règles uniformes aux opérations concernant un transport international, il pourrait être bon de fixer, dans une clause, le degré et la nature du lien requis pour qu'elles soient applicables. L'une des solutions possibles consisterait à n'appliquer les règles qu'aux opérations d'ETT exécutées entre le moment où les marchandises sont prises en charge des mains du chargeur par un transporteur dans un Etat et celui où elles sont livrées à un destinataire dans un autre Etat. Cette solution couvrant des périodes durant lesquelles le transporteur est responsable des marchandises, elle aurait l'avantage de sauvegarder le droit de recours du transporteur contre l'ETT. Elle présenterait toutefois l'inconvénient que les règles uniformes ne s'appliqueraient pas à des situations où l'on pourrait précisément souhaiter voir l'uniformité régner en la matière, telles la garde des marchandises par l'ETT pour le compte d'un chargeur avant le début d'un transport international et la garde des marchandises à la fin d'un transport international par un ETT à qui les marchandises sont livrées par un transporteur en sa qualité de mandataire du destinataire.

10. Il est prévu que l'avant-projet de convention s'appliquera aux opérations d'exploitants de terminaux qui "concernent un transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents" [art. 2 b)]. Le degré et la nature du lien requis n'étant pas précisés plus avant, une telle formulation pourrait poser des problèmes quant à l'applicabilité de la convention dans des cas particuliers.

B. Types d'exploitants et d'opérations susceptibles d'être assujettis aux règles uniformes

11. On peut se demander à quels types d'opérations, exécutées par un intermédiaire, devraient s'appliquer les règles uniformes. L'avant-projet de convention vise les exploitants de terminaux de transport, c'est-à-dire les personnes agissant à un autre titre que celui de transporteurs qui s'obligent, à titre onéreux, à conserver des marchandises avant, pendant ou après un transport [art. 1er 1)]. L'ETT serait responsable de la conservation de marchandises à partir du moment où il les a prises en charge et jusqu'à leur remise à la personne habilitée à en prendre livraison [art. 3 1)]. Durant cette période, qui correspond à la durée de base de sa responsabilité, il répondrait des pertes ou dommages subis par les marchandises, qu'ils se produisent lorsqu'elles sont sous sa garde ou durant toute opération auxiliaire de celle-ci. En outre, si l'ETT s'est engagé à effectuer ou à faire effectuer des opérations additionnelles de déchargement, de chargement ou d'arrimage, même avant la prise en charge des marchandises ou après leur remise, la durée de sa responsabilité serait étendue de façon à inclure ces opérations [art. 3 2)].

12. En revanche, il semble que l'avant-projet de convention ne s'applique pas à un intermédiaire, tel que le chargeur-déchargeur, qui manipule les marchandises avant, durant ou après le transport, mais ne s'est pas engagé à en assurer la garde.

13. La solution ainsi adoptée constitue un compromis entre l'élaboration d'un régime juridique unifié couvrant toutes les opérations de manutention intervenant à un moment quelconque, avant, pendant ou après le transport, que

ces opérations soient ou non liées à une obligation fondamentale de garde des marchandises, et l'application d'un tel régime à la seule garde. Elle se fonde sur le désir de combler autant que possible les lacunes laissées par les conventions internationales de transport et d'éviter que l'ETT ne puisse se soustraire à l'application de la convention en arguant que les pertes ou dommages se sont produits pendant la manutention et non durant la garde des marchandises. Ces considérations ont motivé la décision de ne pas limiter la portée de l'avant-projet aux seules opérations de garde. On a par ailleurs jugé qu'il serait peu réaliste, dans les circonstances actuelles, de vouloir créer un régime unifié couvrant toutes les opérations de manutention, liées ou non à la garde, et qu'un régime unique pourrait ne pas convenir à toutes les opérations 7/.

14. On peut se poser à ce propos la question subsidiaire de savoir si la garde des marchandises et les opérations auxiliaires effectuées par un transitaire (c'est-à-dire par un intermédiaire qui organise le transport des marchandises pour le compte du chargeur ou du consignataire et qui peut s'acquitter d'autres services dans le cadre du transport) ne devraient pas être couvertes par les règles juridiques uniformes. Il pourrait y avoir lieu d'opérer à cet égard une distinction entre le transitaire qui agit pour son propre compte lors du transport de marchandises, c'est-à-dire la personne qui, en son propre nom, prend la responsabilité du transport depuis le point de réception des marchandises jusqu'à leur destination finale 8/, et celui qui simplement organise le transport pour le compte du chargeur, en passant un contrat avec le transporteur soit pour le compte du chargeur 9/, soit pour son propre compte.

15. Les activités du transitaire agissant pour son propre compte seront dans nombre de cas régies par un titre combiné de transport, tel le connaissement de transport combiné émis par la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) 10/, où l'on est parvenu, jusqu'à un certain point, à harmoniser sur le plan international les questions touchant à la responsabilité des transitaires émettant le document. Les activités du transitaire agissant pour son propre compte seront de surcroît vraisemblablement régies par la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises (1980) (la "Convention multimodale") lorsqu'elle entrera en vigueur 11/. C'est dire qu'il pourrait être inutile d'assujettir ces activités aux règles uniformes. On notera à cet égard que l'avant-projet de convention exclut explicitement de son champ d'application toute personne agissant au titre de transporteur [art. 1er 1)] 12/ et que la question de la responsabilité du transporteur est régie par d'autres conventions 13/. En suivant un raisonnement analogue, on pourrait également exclure du champ d'application des règles uniformes les transitaires agissant pour leur propre compte, voire également d'autres exploitants de même type tels que les exploitants de transport multimodaux. Toutefois, si un transitaire agissant pour son propre compte recourt aux services d'un exploitant de terminal et dépose des marchandises entre les mains de celui-ci durant la période pendant laquelle il en répond lui-même, les opérations de l'ETT devraient être régies par les règles uniformes afin de sauvegarder le droit de recours du transitaire contre l'ETT.

16. Lorsque, en revanche, le transitaire se borne à organiser le transport pour le compte du chargeur, il peut temporairement entreposer les marchandises dans ses propres locaux. Ces opérations ne relèveraient pas d'autres conventions internationales de transport. De plus, bien que la garde des

marchandises ne soit pas la principale prestation de service du transitaire dans ces cas, cette garde et les opérations qui s'y rattachent (telles que l'enlèvement et la livraison des marchandises) constituent parfois l'essentiel des actes physiques ou matériels exécutés par lui (ses autres fonctions, tels l'organisation du transport et de la couverture d'assurance, l'établissement et la réception des documents de transport et les formalités de congé en douane étant d'ordre administratif) et, en fait, des actes durant lesquels les marchandises pourraient effectivement subir des pertes ou dommages. Il pourrait par conséquent être raisonnable d'inclure dans le champ du régime uniforme toutes garde et opérations connexes effectuées par des transitaires agissant à ce titre.

II. EMISSION DE DOCUMENT

17. On pourrait examiner la question de savoir si l'ETT devrait être tenu d'émettre un document pour les marchandises prises en charge par lui et, dans l'affirmative, celle de la nature et du contenu de ce document. La pratique à cet égard varie. En divers lieux, l'exploitant de terminal n'émet pas de document. Là où il le fait, le contenu et la nature du document et le moment de l'émission varient sensiblement 14/.

18. On a allégué qu'exiger un document relatif aux opérations internationales de terminaux, en sus des documents couvrant le transport des marchandises, risquerait d'entraver inutilement la rapidité de mouvement de ces dernières 15/. On a également soutenu, par ailleurs, qu'il n'y a aucun intérêt à établir un régime de responsabilité pour les ETT s'il n'existe pas de document attestant que les marchandises ont effectivement été prises en charge 16/. Un document qui servirait de reçu pour les marchandises prises en charge par l'ETT pourrait, en outre, s'avérer utile en cas de réclamation pour pertes ou dommages causés aux marchandises. Il pourrait également l'être pour obtenir des crédits gagés sur les marchandises, argument particulièrement valable dans le contexte du commerce international, où il est courant qu'un vendeur expédie des marchandises à destination d'un entrepôt étranger et que le vendeur ou un acheteur obtiennent des crédits garantis par la marchandise.

19. Les auteurs de l'avant-projet de convention ont opté pour la solution consistant à n'exiger l'émission d'un document par l'ETT que sur la demande d'un client [art. 4 1)], en arguant que la nécessité d'un tel document varierait selon les circonstances 17/.

20. Quant à savoir si le document en question devrait être négociable, le groupe d'étude d'UNIDROIT qui a établi l'avant-projet de convention n'a pu trancher, faute d'être sûr qu'un tel document soit effectivement nécessaire pour les milieux commerciaux. Aussi le texte prévoit-il que le document peut être négociable, si les parties en conviennent et si la loi applicable le permet [art. 4 4)] 18/.

21. Divers arguments militent contre l'obligation qui serait faite à l'ETT d'émettre un document négociable. Dans nombre de cas, il n'est pas nécessaire que le document soit négociable. L'existence d'un document de transport négociable peut, dans certains cas, éliminer la nécessité d'un document ETT qui le serait. L'extension actuelle des fraudes liées à des titres de transport négociables risquerait d'être aggravée par l'émission généralisée de documents ETT négociables. Des difficultés pourraient surgir si deux documents valant titre pour les mêmes marchandises avaient cours en même

temps. D'après un courant de plus en plus large d'opinion, la rapidité des transports internationaux modernes rend les documents de transport négociables inutiles et, compte tenu des coûts, des délais et des risques y afférents, conduit à préférer des documents non négociables 19/. L'existence d'un document négociable peut entraver la sortie des marchandises d'un terminal, par exemple lorsque des marchandises déposées en même temps doivent être remises à des moments différents ou à des personnes différentes; un document non négociable permet d'effectuer la remise sur ordre de la partie au nom de qui le document a été émis.

22. Cependant, pour tenir compte des cas où le client doit ou souhaite avoir un document négociable, il pourrait être bon de stipuler que l'ETT est tenu d'en émettre un à la demande du client (se reporter à ce sujet à l'article 4 4) de l'avant-projet de convention).

23. Si les règles uniformes devaient prévoir l'émission d'un document négociable, il pourrait être opportun d'y inclure des dispositions traitant des diverses questions que soulève la négociabilité du document, tel le cas du cessionnaire de bonne foi qui se fonderait sur la description erronée des marchandises donnée dans le document et celui où il est nécessaire de concilier les droits du cessionnaire de bonne foi avec ceux de la personne ayant droit aux marchandises en vertu d'un document de transport.

24. Au cas où l'ETT serait astreint à émettre un document, on pourrait juger bon de fixer les délais dans lesquels il devrait le faire. Si cette émission était obligatoire dans tous les cas, le délai pourrait commencer à courir à partir du moment où l'ETT a pris en charge les marchandises. L'avant-projet de convention ne comporte pas de disposition à ce sujet.

25. Il faudrait peut-être également se demander si les règles uniformes ne devraient pas comporter des sanctions pour le cas où l'ETT négligerait d'émettre le document dans les délais prévus, ou s'il convient de laisser aux règles existantes de droit national le soin de traiter des conséquences d'une telle défaillance. Les sanctions pourraient inclure le paiement de dommages-intérêts au client pour les pertes subies par lui du fait de la négligence de l'ETT, ou reposer sur la présomption que les marchandises ont été reçues par l'ETT en bon état ou telles que décrites par le client. L'avant-projet de convention est muet à ce sujet.

26. En ce qui concerne le contenu du document, l'avant-projet de convention prévoit que le document devra être daté, attester la réception des marchandises, et indiquer la date à laquelle elles ont été prises en charge par l'ETT [art. 4 1)]. Le document n'est pas censé indiquer la quantité ou l'état des marchandises; il doit toutefois "indiquer toute inexactitude ou insuffisance de tout détail concernant la description des marchandises prises en charge dans la mesure où celle-ci peut être constatée par des moyens de vérification raisonnables" [art. 4 2)]. Ce document fait foi, sauf preuve contraire [art. 4 3)]. Peut-être faudrait-il examiner si le document ne devrait pas également indiquer la quantité, l'état et autres détails pertinents concernant les marchandises, dans la mesure où l'ETT peut raisonnablement les vérifier. Lorsqu'il s'agit d'un transport par conteneur, l'exploitant de terminal ne sera souvent pas en mesure d'examiner les marchandises qui se trouvent à l'intérieur du conteneur confié à sa garde. Dans ces cas, son obligation pourrait se limiter à indiquer l'état du conteneur.

III. NORME DE RESPONSABILITE APPLICABLE

27. Diverses solutions s'offrent en ce qui concerne la norme de responsabilité à laquelle l'ETT devrait être assujetti. Lorsque ses opérations concernent un transport, on pourrait, entre autres, envisager de lui imposer la même norme de responsabilité que celle régissant le transport auquel ses opérations sont liées. Bien que cette solution soit de nature à faciliter le recours du transporteur contre l'ETT, elle pourrait se traduire par des écarts quant aux normes de responsabilité applicables à l'ETT dont les opérations mettent en jeu divers modes de transport; elle serait de surcroît difficile à appliquer lorsque le transport est effectué par deux ou plusieurs moyens différents.

28. On pourrait également envisager de fixer une norme unique de responsabilité applicable à toutes les opérations d'ETT couvertes par les règles uniformes, indépendamment de leurs liens éventuels avec un mode donné de transport. Cette solution, qui présenterait l'avantage de l'uniformité, est celle retenue dans l'avant-projet de convention. La norme adoptée en l'occurrence, à savoir la présomption de faute (art. 6), s'inspire du régime prévu dans la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Hambourg) (Règles de Hambourg) 20/ et dans la Convention multimodale (voir annexe I).

29. Diverses considérations peuvent entrer en jeu pour déterminer la norme appropriée. La première est que les éléments de preuve et les moyens de déterminer les circonstances entourant la perte ou le dommage subis par les marchandises seront vraisemblablement entre les mains de l'ETT. Il pourrait donc être indiqué de lui imputer la charge de prouver que la perte ou le dommage ne résulte pas d'une faute commise par lui, plutôt que d'obliger le demandeur à prouver que les pertes ou dommages naissent d'une faute de l'ETT. La deuxième est que la présomption de faute est la norme la moins élevée de responsabilité utilisée dans la plupart des grandes conventions internationales de transport, y compris celles qui ne sont pas encore entrées en vigueur (voir annexe I). Si l'on venait à adopter une norme inférieure dans les règles uniformes, on ne garantirait pas pleinement le droit de recours du transporteur contre l'ETT 21/. Troisièmement, étant donné que dans certains modes de transport autres que le transport par mer les transporteurs entreposent habituellement les marchandises dans leurs propres locaux plutôt que d'employer des exploitants de terminaux, les règles uniformes s'appliqueront plus fréquemment à des opérations d'ETT concernant un transport par mer, ou un transport multimodal, qu'à des opérations liées à d'autres modes de transport. Il pourra donc être indiqué d'user dans les règles uniformes régissant les opérations des ETT de la norme applicable au transport par mer et au transport multimodal. Une norme plus rigoureuse que la présomption de faute pourrait, pour ce même motif, s'avérer excessive lorsque le but visé est d'assurer un recours contre les ETT aux transporteurs, qui seront la catégorie de personnes la plus affectée par les règles uniformes.

IV. RESPONSABILITE DU CHEF DE RETARDS

30. On voudra peut être examiner la question de savoir si les règles uniformes ne devraient pas traiter de la responsabilité de l'exploitant de terminal pour les retards apportés à la remise des marchandises. L'avant-projet de convention laisse de côté ce problème qui, selon les auteurs du texte, se pose davantage dans le cadre des mouvements de marchandises que

dans celui de marchandises stationnaires comme celles entreposées dans un terminal 22/. Les opérations assujetties aux règles uniformes comprendront par contre, en tout cas, celles intéressant un transport de marchandises; la question des retards pourrait donc être pertinente du double point de vue de la personne habilitée à recevoir les marchandises et du transporteur. Le destinataire des marchandises transportées sera tout aussi affecté par le retard que l'ETT apporterait à les remettre soit à un transporteur aux fins de transport, soit à lui-même qu'il le serait par un retard dans le transport. En vertu des conventions internationales de transport, le transporteur est responsable de tout retard à la livraison et il peut avoir à en répondre même si ce retard est le fait de l'ETT. La question des retards imputables à l'ETT peut par conséquent intéresser le transporteur dans la mesure où elle met en jeu la possibilité qu'il a de se retourner contre l'ETT s'il est tenu pour responsable du retard.

31. L'avant-projet de convention prévoit toutefois que si l'ETT ne remet pas les marchandises à la demande de la personne habilitée à en prendre livraison dans les 60 jours consécutifs qui suivent cette demande, l'ayant droit peut les considérer comme perdues [art. 6 2)] 23/. Cette disposition laisserait apparemment au demandeur le choix entre une demande d'indemnisation pour perte des marchandises, qui serait régie par la convention et notamment par les dispositions relatives aux limites de responsabilité, ou une demande de réparation du préjudice subi du fait du retard en vertu de la législation nationale.

32. Si les règles uniformes venaient à ne pas traiter des retards, la question serait régie par d'autres règles de droit national, en vertu desquelles l'ETT pourrait se voir imputer une assez large responsabilité du fait du préjudice résultant du retard, ou peut-être encore par des conditions générales, qui risqueraient de restreindre sérieusement la responsabilité de l'ETT du fait de retards et, partant, de compromettre les chances d'indemnisation de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises et les possibilités de recours du transporteur. Il pourrait donc y avoir lieu de se demander si les règles uniformes ne devraient pas faire répondre l'ETT des retards apportés à la livraison des marchandises et fixer une limite financière à cette responsabilité 24/.

V. LIMITES DE LA RESPONSABILITE

33. L'une des caractéristiques de l'avant-projet de convention qui, d'après certains membres du groupe d'étude d'UNIDROIT, devait inciter les exploitants de terminaux à accepter qu'une norme plus élevée de responsabilité leur soit imposée par la convention, est la fixation d'une limite de responsabilité rendant les dérogations difficiles 25/. La limite ainsi prévue est de 2,75 unités de compte par kilogramme (art. 7) 26/.

34. A partir du moment où il est admis que les règles uniformes comporteront des limites financières de responsabilité pour les pertes ou dommages causés aux marchandises, on peut se demander si la limite figurant dans l'avant-projet de convention est appropriée ou s'il convient d'en fixer quelque autre. On notera, par exemple, que cette limite est inférieure à celles prévues dans certaines conventions internationales de transport (voir annexe I). L'avant-projet de convention reprend la limite figurant dans la Convention multimodale 27/ parce qu'elle est apparue comme l'expression la plus récente de la volonté de la communauté internationale 28/. L'adoption

de cette limite pourrait en outre se justifier par le fait que la garde de marchandises en cours de transport par une personne qui n'est ni transporteur ni membre d'une profession analogue (par exemple un exploitant de transport multimodal ou un transitaire agissant pour son propre compte) interviendra le plus souvent avant, pendant ou après le transport par mer ou le transport multimodal. Il pourrait donc être bon d'aligner les limites de responsabilité de l'exploitant de terminal sur celles auxquelles seront assujettis les transporteurs opérant ces divers modes de transport. En adoptant la limite de 2,75 unités de compte, on garantirait pleinement le droit de recours contre l'ETT des transporteurs assujettis à la Convention multimodale, aux Règles de Hambourg ou à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit relatives au connaissement ("Règles de La Haye") (que ce soit en vertu de la convention originelle ou de la convention amendée), qui comportent toutes des limites plus basses de responsabilité.

35. A l'instar du transporteur assujetti aux Règles de Hambourg et de l'exploitant de transport multimodal soumis aux dispositions de la Convention multimodale 29/, l'ETT pourrait, en vertu de l'avant-projet de convention, convenir de limites plus élevées [art. 7 3)]. La faculté donnée à l'ETT de porter la limite de sa responsabilité au niveau de celle à laquelle est assujetti le transporteur assurerait à ce dernier la possibilité d'obtenir pleine et entière réparation de l'ETT par une action récursoire. On a toutefois soulevé à ce propos l'objection que cette option pourrait diminuer l'intérêt des règles uniformes pour les ETT sur qui les compagnies de navigation ne manqueraient pas de faire pression pour qu'ils acceptent des limites plus élevées 30/.

36. Il y a lieu de se demander si et, le cas échéant, dans quelles circonstances l'ETT peut-être déchu du droit de limiter sa responsabilité. L'avant-projet de convention astreint l'ETT à une réparation pleine et entière si "la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETT commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement" [art. 9 1)].

37. Les limites de responsabilité prévues dans les Règles de Hambourg et dans la Convention multimodale ne cessent d'être applicables que s'il y a eu dol ou témérité de la part du transporteur 31/. A l'appui de cette solution, on a invoqué l'argument qu'en règle générale, les assureurs de transport préfèrent les limites dont l'application est difficile à écarter, qui leur permettent d'évaluer exactement leurs risques et de fixer les primes à un niveau raisonnable. Des limites pratiquement immuables peuvent ainsi se traduire par des primes légèrement inférieures à ce qu'elles seraient avec un plafond vite dépassé. On a également avancé, à ce propos, que l'ETT pourrait être enclin à accepter une norme de responsabilité plus rigoureuse que celle à laquelle il est habitué si la limite de sa responsabilité était relativement infranchissable 32/.

38. A propos des limites de la responsabilité, on pourrait se demander de surcroît si, outre la limite par kilogramme, il ne conviendrait pas de prévoir une limite totale de responsabilité par incident. Cette limite couvrirait les cas de dommages exorbitants tels ceux causés par un incendie ou une explosion, contre lesquels il serait difficile ou onéreux de s'assurer. Si cette solution était adoptée, il pourrait être bon de prévoir dans les règles uniformes un moyen de répartir le montant disponible au titre des

dommages-intérêts entre les divers ayants droit au cas où le montant total de la réparation à laquelle ils auraient droit en vertu de la limite par kilogramme viendrait à dépasser le maximum.

39. On pourrait également envisager d'inclure dans les règles uniformes, outre la limite par kilogramme, une limite par colis comme l'ont fait les Règles de Hambourg et la Convention multimodale 33/. L'un des arguments invoqués à l'encontre de la limite par colis est que les marchandises peuvent arriver au terminal sous forme de colis unique et y être ensuite divisées pour être expédiées vers des destinations distinctes 34/.

VI. DELAI DE PRESCRIPTION

40. Le délai de prescription prévu pour engager des poursuites en vertu de l'avant-projet de convention est de deux ans à compter du jour où l'ETT a livré les marchandises, ou à compter du moment où elles doivent être considérées comme perdues (voir par. 31 ci-dessus) (art. 11). Pour déterminer si ce délai est approprié, il convient, semble-t-il, de ne pas perdre de vue qu'il est égal aux délais prévus pour les poursuites à l'encontre des transporteurs dans les Règles de Hambourg et dans la Convention multimodale, et plus long que les délais de prescription applicables aux transporteurs en vertu des autres conventions internationales de transport (voir annexe I). On notera toutefois que le délai de deux ans prévu pour engager une action contre l'ETT risque dans certains cas d'empêcher le transporteur ou l'exploitant de transport multimodal d'intenter une action récursoire contre l'ETT. Ainsi, par exemple, lorsque l'ETT remet les marchandises à un transporteur ou à un exploitant de transport multimodal en cours de transport, le délai de prescription applicable à l'action intentée par le chargeur contre le transporteur ou l'exploitant de transport multimodal court à compter de la fin du transport; le délai applicable à l'action récursoire intentée par le transporteur ou par l'exploitant de transport multimodal contre l'ETT commence à courir plus tôt - à compter du moment où les marchandises lui sont remises par l'ETT. Si les deux types d'action étaient soumis au même délai de prescription, l'action récursoire contre l'ETT se trouverait prescrite avant l'action contre le transporteur ou l'exploitant de transport multimodal. Il pourrait donc être bon de se demander si le délai de prescription prévu dans les règles uniformes ne devrait pas contenir une clause sauvegardant effectivement la possibilité pour le transporteur ou l'exploitant de transport multimodal d'intenter une telle action récursoire.

41. L'avant-projet de convention ne traite pas de la question de l'interruption ou de la suspension du délai de prescription ou autres questions connexes 35/. Dans certains systèmes juridiques, les règles de droit national pourraient être appliquées si les règles uniformes ne comportaient pas de dispositions à cet égard. Dans d'autres, en revanche, le silence des règles uniformes pourrait être interprété comme signifiant que le délai de prescription ne peut être interrompu ou suspendu, nonobstant l'existence de règles nationales. Pour assurer l'application uniforme des nouvelles prescriptions, il pourrait donc être souhaitable que les règles uniformes fixent dans le détail les modalités d'application des délais de prescription, ou prévoient que les questions relatives auxdits délais seront tranchées conformément aux règles de droit national.

VII. SURETES PORTANT SUR LES MARCHANDISES

42. L'avant-projet de convention accorde à l'exploitant de terminal des sûretés sur les marchandises qu'il a prises en charge pour le coût et les réclamations concernant ces marchandises, y compris un droit de rétention et un droit de vente pour satisfaire sa créance (art. 5).

43. L'exercice par l'ETT des droits qui lui sont ainsi conférés peut être incompatible ou interférer avec les droits de la personne habilitée à recevoir les marchandises. La question se pose donc de savoir si tel est bien le résultat souhaité. Ainsi par exemple, lorsqu'un ETT engagé par un transporteur retient les marchandises jusqu'à ce que ce dernier ait acquitté les sommes qu'il lui doit, le transporteur peut être passible de dommages-intérêts à l'égard de la personne habilitée à recevoir les marchandises et cette responsabilité peut suffire à protéger la personne en cause. Toutefois, lorsque l'ETT vend les marchandises pour satisfaire sa créance à l'égard du transporteur, l'obligation de réparation du transporteur peut ne pas constituer une protection suffisante pour le destinataire des marchandises. En revanche, si ce même droit de rétention ou de vente est exercé par un ETT qui a été engagé par la personne habilitée à recevoir des marchandises, ou qui agit pour le compte de celle-ci en qualité de mandataire, il n'est pas anormal que la personne en question subisse les conséquences de la rétention ou de la vente puisque les réclamations de l'ETT (par exemple pour non-paiement des droits d'entrepôt) qui sont à l'origine de son action lui sont habituellement imputables. Il convient en outre de noter que ce genre de cas se produit habituellement de toute façon à un moment qui n'est plus compris dans la durée de responsabilité du transporteur.

44. On notera, à propos des conflits de cet ordre, que l'article 14 de l'avant-projet de convention dispose que "la présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations résultant de toute convention internationale concernant le transport international de marchandises". Une solution possible serait de considérer que ces questions relèvent du droit national.

VIII. QUESTIONS NON TRAITÉES DANS L'AVANT-PROJET DE CONVENTION

45. La question déjà évoquée de la responsabilité de l'ETT pour les retards apportés à la remise des marchandises n'est pas le seul problème touchant aux opérations et à la responsabilité de l'ETT à n'avoir pas été traité dans l'avant-projet de convention. On citera encore à ce propos les obligations des clients telle l'obligation d'acquitter les frais et commissions de l'ETT, d'informer l'ETT de la nature des marchandises dangereuses et de lui donner des instructions relatives à leur entreposage en toute sécurité. L'avant-projet de convention ne traite pas du droit de l'ETT de disposer des marchandises dangereuses. Il n'aborde pas davantage le problème de la responsabilité de l'ETT qui refuserait d'accepter la garde de marchandises conformément au contrat passé avec un client. L'intention des auteurs de l'avant-projet de convention était d'élaborer les grandes lignes d'un projet fixant un ensemble minimum de règles qui, pour l'essentiel, régiraient la responsabilité de l'ETT. Ils avaient prévu que les détails omis dans l'avant-projet, tels ceux qui viennent d'être mentionnés, pourraient être inclus dans le texte à un stade ultérieur, ou encore pourraient être régis par des conditions types élaborées par des organisations commerciales intéressées 36/. A cet égard, on notera que le Comité maritime international a élaboré une série de conditions types à l'usage des ETT. Le secrétariat de la CNUDCI a été en contact avec le Comité maritime international et l'a informé des décisions prises à la seizième session en ce qui concerne la responsabilité des exploitants de terminaux.

IX. FORME ET NATURE DES REGLES UNIFORMES

46. La très grande disparité qui caractérise actuellement les règles juridiques régissant la responsabilité de l'ETT naît de l'existence de règles de droit national ainsi que du recours à des conditions générales qui peuvent

n'être pas compatibles avec les intérêts des parties dans les conditions modernes du négoce. On pourrait réaliser une certaine uniformité dans ce domaine en harmonisant les législations nationales par le biais d'une convention ou d'une loi type et en exigeant que les conditions générales soient conformes aux règles uniformes. Même si les règles uniformes n'étaient pas obligatoires (voir par. 47 ci-dessous), l'existence d'un cadre juridique formel pourrait inciter les ETT à s'y conformer et, sans doute, fonder en droit celles des conditions générales qui seraient compatibles avec les règles uniformes. Une telle évolution serait dans l'intérêt des clients des opérateurs de terminaux et des opérateurs eux-mêmes, étant donné que des conditions générales, même sensiblement harmonisées, peuvent, si elles ne s'insèrent pas dans un cadre, être en contradiction avec des règles obligatoires de droit national et que les avantages reconnus aux ETT dans des conditions générales unifiées (par exemple, en matière de limites de la responsabilité) risquent, faute d'assise juridique, d'être tenus pour nuls et nonavenus et écartés par les tribunaux dans certains systèmes juridiques.

47. Aux questions qui viennent d'être évoquées s'ajoute celle de savoir si les règles uniformes figurant dans une convention ou dans une loi type devraient être rendues applicables à tous les opérateurs de terminaux sur le territoire des Etats qui seraient parties à la convention ou qui promulgueraient la loi type. Au sein du groupe d'étude qui a établi l'avant-projet de convention, on a exprimé l'opinion que si les règles uniformes devaient avoir force obligatoire pour tous les ETT sur le territoire national, il pourrait être difficile aux Etats de résister aux pressions qu'exerceraient sur eux les intérêts professionnels pour les empêcher d'adhérer à ce texte. Il a donc été proposé d'autoriser les Etats qui le souhaiteraient à n'appliquer les règles uniformes qu'aux ETT qui s'engageraient à être liés par elles. D'après les partisans de cette solution, les opérateurs de terminaux pourraient être incités à adhérer au régime uniforme si on l'assortissait d'encouragements tels qu'un régime modéré de responsabilité, des limites de responsabilité difficiles à dépasser, l'octroi d'un privilège sur les marchandises déposées entre leurs mains, un moindre risque de voir écartées par les tribunaux les conditions générales conformes aux règles. Il a toutefois été décidé de ne pas compliquer l'avant-projet de convention au stade actuel en y incluant une clause d'adhésion facultative et de soumettre plutôt les règles uniformes sans préjuger de la forme définitive du texte 37/. La Commission pourrait également vouloir ne pas se prononcer sur la forme définitive des règles avant que le Groupe de travail qui sera chargé d'établir des projets de textes ait achevé ses travaux, la Commission étant alors mieux à même de trancher compte tenu des faits nouveaux intéressant le projet.

X. TRAVAUX FUTURS

48. Pour ce qui est de la procédure à suivre pour l'élaboration des règles uniformes, on pourrait inviter le Groupe de travail chargé de cette tâche à examiner d'abord l'avant-projet de convention d'UNIDROIT en ayant présente à l'esprit la nécessité de prendre des décisions sur les questions abordées dans la présente étude et à passer ensuite à l'élaboration d'un projet de règles uniformes fondé sur le texte que le secrétariat aura pu être prié d'établir une fois ces décisions prises.

49. En ce qui concerne l'organe auquel cette tâche pourrait être confiée, on notera que le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux, qui vient de terminer des travaux relatifs à une loi type sur

l'arbitrage commercial international, pourrait aborder la question de la responsabilité des exploitants de terminaux au cours du troisième trimestre de 1984. Les travaux pourraient, semble-t-il, progresser assez rapidement, et on peut espérer voir le Groupe terminer un projet de règles uniformes dans le courant de 1985.

Notes

1/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa seizième session (1983), Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément No 17 (A/38/17), par. 109.

2/ Ibid., par. 115.

3/ L'avant-projet de convention adopté par le Conseil de direction d'UNIDROIT à sa 62ème session, en mai 1983, est intitulé "Avant-projet de convention sur les exploitants de terminaux de transport (ETT)" (UNIDROIT 1983, Etude XLIV - Doc.24). L'expression "exploitants de terminaux de transport (ETT) sera utilisée de préférence à celle d'"exploitants de terminaux internationaux" dans le reste de la présente étude.

4/ Voir A/CN.9/236, par. 28 à 32; voir également le Rapport explicatif relatif à l'avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux (ci-après dénommé le "Rapport explicatif") (UNIDROIT 1983, Etude XLIV - Doc. 24), par. 1, 9-10.

5/ Voir A/CN.9/236, par. 22 à 27. Voir également Ramberg, "Liability of Sea Terminals - Some Preliminary Thoughts", Comité maritime international; Documentation, 1975, II, et le rapport préliminaire sur le contrat d'entrepôt établi par M. D. Hill pour UNIDROIT en 1976 (UNIDROIT 1976, Etude XLIV - Doc. 2).

6/ Rapport explicatif, par. 33.

7/ Ibid., par. 36 et 37.

8/ Voir rapport du Secrétaire général. Etude des travaux des organisations internationales concernant le droit des transports (A/CN.9/172), par. 59 à 62.

9/ Ibid., par. 54 et 55.

10/ Ce document a été approuvé par le Comité mixte des transports intermodaux de la CCI (Chambre de commerce internationale) comme étant conforme aux règles uniformes de la CCI pour un document de transport combiné.

11/ TD/MT/CONF.16. Sauf peut-être dans le cas où, après la fin du transport, le consignataire omettrait de prendre livraison, dans des délais raisonnables après que l'arrivée lui en a été notifiée, de marchandises tenues à sa disposition par le transitaire, dans ses propres locaux, la responsabilité du transitaire pourrait alors cesser en vertu de l'article 14, par. 2, al. b) ii) de la Convention multimodale, et l'entreposage tomberait sous le coup des règles applicables du droit national.

12/ Voir également le Rapport explicatif, par. 24. Il convient de noter que dans certains systèmes juridiques, le transporteur qui a déchargé des marchandises et les a conservées dans ses propres zones d'entreposage sans qu'une personne habilitée à en prendre livraison les ait réceptionnées dans des délais raisonnables cesse d'en répondre au titre de transporteur pour ne plus en être responsable qu'au titre de dépositaire. On peut donc se demander si, du fait de l'inclusion de l'expression "à un autre titre que celui de transporteur" à l'article premier, par. 1 de l'avant-projet de convention, le transporteur qui a vu son statut juridique se transformer en celui de dépositaire dans les conditions qui viennent d'être décrites serait soumis aux dispositions de la convention. Si tel n'était pas le cas, il pourrait y avoir lieu d'examiner si le transporteur qui se trouve dans une telle situation ne devrait pas être assujéti au régime applicable aux exploitants de terminaux.

13/ En vertu de l'article 14 de l'avant-projet de convention, l'application de cette dernière serait subordonnée à celle d'autres conventions internationales ayant trait au transport international de marchandises.

14/ Rapport explicatif, par. 41.

15/ Ibid., par. 40.

16/ Ibid., par. 41.

17/ Ibid., par. 42.

18/ Le groupe d'étude d'UNIDROIT qui a établi l'avant-projet de convention estimait ne pas disposer de suffisamment de renseignements pour trancher la question de la négociabilité du document; aussi cette disposition n'a-t-elle été incluse par UNIDROIT que pour stimuler le débat (ibid., par. 46).

19/ Voir le rapport du Secrétaire général : Coordination des activités : documents de transport international (A/CN.9/225), par. 68 à 76. Pour ce qui est des mécanismes qui permettraient de surmonter les problèmes liés à l'utilisation de lettres de transport maritime non négociables au lieu de connaissements négociables et, dans ce cadre, à propos de la simplification des documents et du rôle du traitement automatique des données et autres techniques, voir ibid., par. 74 à 76.

20/ A/CONF.89/13 (Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, publication des Nations Unies, numéro de vente : F.80.VIII.1).

21/ Cet argument peut être illustré par l'hypothèse suivante : le transporteur a vis-à-vis du chargeur une responsabilité fondée sur la présomption de faute (comme dans les Règles de Hambourg ou dans la Convention multimodale). Les marchandises sont endommagées alors qu'elles sont sous la garde de l'ETT, mais pendant la durée de responsabilité du transporteur. La norme de responsabilité applicable à l'ETT est la négligence ordinaire, qu'il incombe au demandeur de prouver. En pareil cas, le transporteur peut avoir à répondre du dommage vis-à-vis du chargeur ou du consignataire en vertu de la norme plus stricte de responsabilité qui lui est applicable, mais son action récursoire contre l'ETT risque d'échouer faute de pouvoir prouver la négligence de ce dernier.

22/ Rapport explicatif, par. 55.

23/ Disposition comparable à celle figurant dans les Règles de Hambourg, art. 5, par. 3.

24/ Voir Règles de Hambourg, art. 6 1) b); Convention multimodale, art. 18 4).

25/ Rapport explicatif, par. 13.

26/ L'avant-projet de convention contient une disposition relative à l'unité de compte (celle-ci étant le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international) (art. 13), et une procédure accélérée de révision des limites de responsabilité (art. Y), qui ont été recommandées l'une et l'autre par la Commission à sa quinzième session (rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quinzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément No 17 (A/37/17, par. 63)). La clause relative à l'unité de compte universelle et les deux clauses possibles pour l'ajustement de la limite de responsabilité dont la Commission a recommandé l'utilisation (c'est-à-dire la procédure de modification accélérée et la clause d'indexation sur les prix) sont également celles que l'Assemblée générale a recommandé d'utiliser dans les conventions internationales contenant des dispositions relatives à la limite de responsabilité (résolution 37/107 du 16 décembre 1983).

27/ Convention multimodale, art. 18, par. 1.

28/ Rapport explicatif, par. 59.

29/ Règles de Hambourg, art. 6 4); Convention multimodale, art. 18 6).

30/ Rapport explicatif, par. 60.

31/ Règles de Hambourg, art. 8 (voir également Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, publication des Nations Unies, numéro de vente : F.80.VIII.1, partie II, compte rendu analytique de la Première Commission, 34ème séance, par. 24; Convention multimodale, art. 21.

32/ Rapport explicatif, par. 62.

33/ Règles de Hambourg, art. 6, par. 1; Convention multimodale, art. 18, par. 1.

34/ Rapport explicatif, par. 58.

35/ Pour la définition de ces problèmes, voir, par exemple, la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (New York, 1974) (A/CONF.63/15) (Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.74.V.8).

36/ Rapport explicatif, par. 20.

37/ Ibid., par. 13.

ANNEXE I

DISPOSITIONS DES PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT

Convention	Normes de responsabilité	Limites de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises (par kilo)*	Délai de prescription
<u>Transport par mer</u>			
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (1924) ("Règles de La Haye")	Responsabilité fondée sur les obligations et exonérations prévues aux articles 3 et 4; "diligence raisonnable" étant le critère essentiel.	[Pas de limite par kilogramme : 100 livres sterling par colis ou unité [art. 4 5)]	1 an [art. 3 6)]
Règles de La Haye telles que modifiées par le Protocole de Bruxelles en date du 23 février 1968 ("Règles de La Haye")	Analogues pour l'essentiel aux Règles de La Haye ci-dessus	30 francs (Poincaré) [art. 4 5) a)]	1 an [art. 3 6)]

* Le franc Poincaré visé ci-dessus est une unité consistant en 65 1/5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Le franc Germinal est une unité consistant en 10/31 de gramme d'or, au titre de 900 millièmes de fin. Un franc Germinal vaut environ 5 francs Poincaré. La plupart des conventions énumérées dans le présent tableau prévoient des équivalences entre ces unités et le DTS, soit dans la convention elle-même, soit dans un protocole; en règle générale, le DST vaut 15 francs Poincaré ou 3 francs Germinal. Il n'existe aucun accord international sur la méthode à appliquer pour convertir le franc Poincaré ou le franc Germinal en monnaie nationale lorsque ces dispositions ne s'appliquent pas (par exemple à l'égard d'un Etat qui est partie à une convention mais non au protocole qui contient la disposition). Cette lacune s'est traduite par des disparités dans la conversion des limites de responsabilité exprimées dans ces unités.

ANNEXE I (suite)

Convention	Normes de responsabilité	Limites de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises (par kilo)*	Délai de prescription
Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telles qu'amendées par le Protocole de modification du 23 février 1968 (1979) (non encore en vigueur)	(Sans objet)	2 unités de compte (DST) (les Etats qui ne sont pas membres du FMI et ne peuvent appliquer la disposition relative aux DST peuvent fixer la limite à 30 unités monétaires (l'unité monétaire étant le franc Poincaré (art. II)	(Sans objet)
Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Hambourg) ("Règles de Hambourg") (non encore en vigueur)	Le transporteur est responsable à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires "ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" [art. 5 1])	2,5 unités de compte (DST) [art. 6 1]) (les Etats qui ne sont pas membres du FMI et ne peuvent appliquer la disposition relative aux DST peuvent fixer la limite à 37,5 unités monétaires (l'unité monétaire étant le franc Poincaré (art. 26)	2 ans (art. 20)
<u>Transport aérien</u>			
Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (1929) ("Convention de Varsovie")	Le transporteur est responsable [art. 18 1]) : à moins qu'il ne prouve que lui et ses préposés ont pris "toutes les mesures nécessaires pour éviter les dommages ou qu'il leur était impossible de les prendre" [art. 20 1) ou b)] à moins qu'il ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage [art. 20 2)]	250 francs (Poincaré) [art. 22 2)]	2 ans (art. 29)

ANNEXE I (suite)

Convention	Normes de responsabilité	Limites de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises (par kilo)*	Délai de prescription
Convention de Varsovie telle qu'amendée par le Protocole de La Haye en date du 28 septembre 1955	Seul le critère "a)" ci-dessus de la Convention de Varsovie (art. 20)	250 francs (Poincaré) [art. 22 2)]	2 ans (art. 29)
Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole de La Haye en date du 28 septembre 1955 (1975) (non encore en vigueur)	Le transporteur est responsable à moins qu'il n'établisse que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résultent uniquement de la nature ou d'un vice de la marchandise, etc., de l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés, d'un fait de guerre ou d'un conflit armé, ou d'un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise (art. IV)	17 DST (les Etats non membres du FMI qui ne peuvent appliquer la disposition relative aux DST peuvent fixer la limite à 250 unités monétaires (l'unité monétaire étant le franc Poincaré) (art. VII)	(Sans objet)
<u>Transport routier</u>			
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1956)	Le transporteur est responsable [art. 17 1)] à moins qu'il ne prouve que l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou "des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier [art. 17 2)];	25 francs (Germinal) [art. 23 3)]	1 an; 3 ans en cas de dol ou faute considérée comme équivalente au dol (art. 32)

ANNEXE I (suite)

Convention	Normes de responsabilité	Limites de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises (par kilo)*	Délai de prescription
	ou encore à moins qu'il ne prouve que la perte ou l'avarie résulte de risques particuliers inhérents à l'un des faits énumérés dans l'article [art. 17 4)] (en règle générale, la perte ou l'avarie est, sauf preuve contraire, présumée résulter d'un risque particulier, si le transporteur établit qu'elle a pu en résulter (art. 18)		
Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1978)	(Sans objet)	8,33 unités de compte (DST) [les Etats non membres du FMI qui ne peuvent appliquer la disposition relative aux DST peuvent fixer la limite à 25 unités monétaires (l'unité monétaire étant le franc Germinal)] (art. 2)	(Sans objet)
<u>Transport par chemin de fer</u>			
Convention sur les transports internationaux par chemin de fer (SMGS) (1966)	Le transporteur est responsable à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait éviter ou dont il ne pouvait empêcher les conséquences, ou à moins que la perte ou le dommage résulte d'autres faits dûment énumérés (art. 22)	Prix des marchandises ou valeur déclarée (art. 24, 25)	9 mois (art. 30)

ANNEXE I (suite)

Convention	Normes de responsabilité	Limites de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises (par kilo)*	Délai de prescription
Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) (1970)	Dispositions pour l'essentiel analogues à celles de la Convention CMR citée ci-dessus (art. 27, 28)	50 francs (Germinal) (art. 31 1), 33)	Un an; 2 ans en cas de fraude et autres cas particuliers (art. 47)
Disposition complémentaire concernant le mode de conversion du franc ou en vertu de la Convention CIM (1977)	(Sans objet)	3 francs = 1 DST	(Sans objet)
Appendice B à la Convention relative aux transports inter- nationaux ferroviaires (COTIF) du 19 mai 1980 (non encore en vigueur)	Mêmes dispositions que la Convention CIM ci-dessus (art. 36, 37)	17 unités de compte (DST) (art. 40 2), 42) [pour les Etats non membres du FMI qui ne peuvent appliquer la disposition relative aux DST, l'unité de compte est de 3 francs Germinal (art. 7)]	Même délai que dans la Convention CIM (art. 58)

ANNEXE II

AVANT-PROJET DE CONVENTION
SUR LES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT (ETT)

Préambule

Les Etats parties à la présente Convention,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives aux droits et obligations des exploitants de terminaux de transport et notamment à leur responsabilité,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DEFINITIONS

Pour l'application de la présente convention :

1. Le terme "Exploitant de terminal de transport (ETT)" désigne toute personne agissant à un autre titre que celui de transporteur qui s'oblige, à titre onéreux, à conserver des marchandises avant, pendant ou après un transport, soit par une convention, soit par la prise en charge desdites marchandises des mains d'un chargeur, d'un transporteur, d'un expéditeur ou toute autre personne en vue de leur remise à toute personne habilitée à en prendre livraison.

2. Le terme "marchandises" désigne également les conteneurs, les palettes ou tout conditionnement de transport ou emballage similaire s'ils ne sont pas fournis par l'ETT.

Article 2

CHAMP D'APPLICATION

La présente Convention s'applique chaque fois que les opérations dont l'ETT est responsable :

- a) Sont effectuées dans le territoire d'un Etat contractant, et
- b) Concernent un transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents.

Article 3

DUREE DE LA RESPONSABILITE

1. L'ETT est responsable de la conservation des marchandises à partir du moment où il les a prises en charge et jusqu'à leur remise à la personne habilitée à en prendre livraison.

2. Si l'ETT s'est engagé à effectuer ou à faire effectuer des opérations additionnelles de déchargement, de chargement ou d'arrimage, même avant leur prise en charge ou après leur remise, la durée de sa responsabilité est étendue de façon à inclure ces opérations.

Article 4

EMISSION DE DOCUMENT

1. A la demande de l'autre partie au contrat, l'ETT a l'obligation d'émettre un document daté attestant la réception des marchandises et la date à laquelle elles ont été prises en charge.

2. Ce document doit indiquer toute inexactitude ou insuffisance de tout détail concernant la description des marchandises prises en charge dans la mesure où celle-ci peut être constatée par des moyens de vérification raisonnables.

3. Il fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de conservation des marchandises et de la prise en charge des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

4. Le document émis par l'ETT peut, si les parties en conviennent ainsi, et que la loi nationale applicable le permet, contenir un engagement de l'ETT de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

5. Rien dans la présente Convention n'empêche l'émission des documents par tout moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du lieu où le document est émis.

Article 5

SURETES PORTANT SUR LES MARCHANDISES

1. L'ETT a un droit de rétention sur les marchandises qu'il a prises en charge pour le coût et les réclamations concernant lesdites marchandises, taxe et loyer de l'entrepôt inclus. Toutefois, la présente Convention n'affecte nullement la validité au regard du droit national des accords contractuels qui étendent les sûretés de l'ETT portant sur les marchandises.

2. L'ETT ne peut retenir les marchandises qu'il a prises en charge lorsqu'une garantie suffisante pour les sommes réclamées est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord, ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où sont effectuées les opérations dont l'ETT est responsable en vertu de la présente Convention.

3. L'ETT, après en avoir donné avis approprié et en temps utile, peut vendre ou faire vendre tout ou partie des marchandises retenues par lui pour obtenir la somme nécessaire pour satisfaire sa créance.

Article 6

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

1. L'ETT répond du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises pour lesquelles il est responsable en vertu de la présente Convention, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement qui a causé la perte ou le dommage, et ses conséquences.

2. Si l'ETT ne remet pas les marchandises à la demande de la personne habilitée à en prendre livraison dans les 60 jours consécutifs qui suivent cette demande, l'ayant droit peut les considérer comme perdues.

3. Lorsqu'une faute ou une négligence de l'ETT, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte ou au dommage, l'ETT n'est responsable que dans la mesure de la perte ou du dommage qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 7

LIMITES DE LA RESPONSABILITE

1. La responsabilité de l'ETT pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 6 est limitée à une somme équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

2. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 13.

3. L'ETT peut, par convention, augmenter les limites de responsabilité qui sont prévues au paragraphe premier du présent article.

Article 8

RESPONSABILITE NON CONTRACTUELLE

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues dans la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'ETT pour pertes ou dommages subis par les marchandises ayant pour cause tout acte ou omission concernant les obligations de l'ETT en vertu de la présente Convention, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'ETT, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETT peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 9, le montant total des réparations dues par l'ETT et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 9

DECHEANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITE

1. L'ETT ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 7 s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETT commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 8, un préposé ou un mandataire de l'ETT ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 7 s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

Article 10

AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage ne soit donné par écrit à l'ETT spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à les recevoir, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'ETT telles qu'elles sont décrites dans le document émis par l'ETT ou, si aucun document n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe premier du présent article s'appliquent avec la modification que l'avis doit être donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'ETT et la personne habilitée à recevoir les marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre de colis.

Article 11

PRESCRIPTION

1. Toute action en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où l'ETT a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour de la période visée au paragraphe 2 de l'article 6.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut, à tout moment pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au paragraphe précédent, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées; toutefois, ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 12

CLAUSES CONTRACTUELLES

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de conservation des marchandises conclu par un ETT ou tout autre document faisant preuve d'un tel contrat est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe premier du présent article, l'ETT peut, par convention, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

Article 13

UNITE DE COMPTE ET CONVERSION

1. L'unité de compte visée à l'article 7 de la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 7 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international et le Droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le Droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 7. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

Article 14

AUTRES CONVENTIONS

La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations résultant de toute convention internationale concernant le transport international de marchandises.

Article 15

INTERPRETATION DE LA CONVENTION

1. Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

2. Les questions concernant les matières régies par la présente Convention qui ne sont pas expressément tranchées par elle seront réglées selon les principes généraux dont elle s'inspire ou, à défaut de ces principes, conformément à la loi applicable en vertu des règles du droit international privé.

Article Y

REVISION DES MONTANTS DE LIMITATION ET DE L'UNITE DE COMPTE

1. Le Dépositaire réunira une Commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 7 :

- a) Sur la demande d'au moins [] Etats contractants, ou
- b) Lorsque cinq années se seront écoulées depuis que la Convention aura été ouverte à la signature ou depuis la dernière réunion de la Commission.

2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après avoir été ouverte à la signature, le Dépositaire réunira la Commission durant la première année suivant son entrée en vigueur.

3. La Commission adoptera les modifications à la majorité [] de ses membres présents et votants.

4. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 3 du présent article sera notifiée par le Dépositaire à tous les Etats contractants. La modification sera réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de [6] mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, [un tiers] au moins des Etats qui étaient parties contractantes au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au Dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats contractants [12] mois après son acceptation.

5. Tout Etat contractant n'ayant pas accepté une modification sera néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prendra effet lorsque la modification entrera en vigueur.

6. Lorsqu'un amendement a été adopté par la Commission et que le délai d'acceptation de [6] mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai sera lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. Un Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai sera lié par toute modification qui aura été acceptée conformément au paragraphe 4.